



Załączniki do rozporządzenia  
Rady Ministrów  
z dnia .....

### ZAŁĄCZNIK NR 3

## **PLAN ZAGOSPODAROWANIA PRZESTRZENNEGO DLA CZĘŚCI MORZA TERYTORYALNEHO ORAZ MORSKICH WÓD WEWNĘTRZNYCH – PORT MORSKI W ŚWINOUJŚCIU – UZASADNIENIE DO SZCZEGÓŁOWYCH ROZSTRZYGNIEŃ PLANU DOTYCZĄCYCH POSZCZEGÓLNYCH AKWENÓW**

Projekt – wersja v. 3 z dnia 13.01.2020 r., aktualizacja UMS z dnia 25.05.2021 r.

Opracowanie planu zagospodarowania przestrzennego wynika z implementacji do polskiego prawa Dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2014/89/UE z dnia 23 lipca 2014 r. ustanawiającej ramy planowania przestrzennego obszarów morskich (Dz. Urz. UE L 257 z 28.08.2014 r., str. 135).

Dyrektywa ustanawia ramy planowania przestrzennego obszarów morskich mającego na celu propagowanie zrównoważonego wzrostu w gospodarce morskiej, rozwoju obszarów morskich oraz wykorzystania zasobów morza. Plany te powinny dążyć do zapewnienia zrównoważonego rozwoju sektora energetycznego na morzu, transportu morskiego, sektorów rybołówstwa i akwakultury, a także zachowania, ochrony i poprawy stanu środowiska naturalnego, w tym odporności na skutki zmiany klimatu, realizacji innych celów, takich jak propagowanie zrównoważonej turystyki i zrównoważone wydobycie surowców.

Opracowując szczegółowe rozstrzygnięcia planu zagospodarowania przestrzennego uwzględniono w szczególności następujące akty prawne, wytyczne i dokumenty strategiczne:

- 1) ustawę z dnia 21 marca 1991 r. o obszarach morskich Rzeczypospolitej Polskiej i administracji morskiej (Dz. U. z 2020 r., poz. 2135 oraz 2021 r., poz. 234), która stanowi implementację do polskiego prawa ww. Dyrektywy;
- 2) ustawę z dnia 20 grudnia 1996 r. o portach i przystaniach morskich (Dz. U. z 2021 r., poz. 491);
- 3) Rozporządzenie Ministra Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej oraz Ministra Infrastruktury i Budownictwa z dnia 17 maja 2017 r. w sprawie wymaganego zakresu planów zagospodarowania przestrzennego morskich wód wewnętrznych, morza

terytorialnego i wyłącznej strefy ekonomicznej (Dz. U. z 2017 r., poz. 1025), zwane dalej Rozporządzeniem;

- 4) Koncepcję Przestrzennego Zagospodarowania Kraju 2030;
- 5) Politykę Morską Rzeczypospolitej Polskiej do roku 2020 (z perspektywą do 2030 roku);
- 6) Strategię na rzecz Odpowiedzialnego Rozwoju do roku 2020 (z perspektywą do 2030r.);
- 7) Program rozwoju polskich portów morskich do 2030 roku;
- 8) Rekomendacje HELCOM-VASAB dot. planowania przestrzennego na Morzu Bałtyckim;
- 9) pozostałe akty prawne dotyczące polskich obszarów morskich.

W myśl podstawowego aktu prawnego, jakim jest Konstytucja Rzeczypospolitej Polskiej, za podstawę konstruowania rozstrzygnięć planu przyjęto zasadę zrównoważonego rozwoju: „Rzeczpospolita Polska strzeże niepodległości i nienaruszalności swego terytorium, zapewnia wolności i prawa człowieka i obywatela oraz bezpieczeństwo obywateli, strzeże dziedzictwa narodowego oraz zapewnia ochronę środowiska, kierując się zasadą zrównoważonego rozwoju”. Konstruując ustalenia przedmiotowego planu wzięto pod uwagę działania zmierzające do rozwoju społeczno-gospodarczego przy zachowaniu równowagi przyrodniczej, ochrony środowiska przyrodniczego oraz trwałości podstawowych procesów przyrodniczych w celu zagwarantowania możliwości zaspokajania podstawowych potrzeb obecnych i przyszłych pokoleń.

Rozstrzygnięcia szczegółowe są zgodne ponadto, z innymi zasadami morskiego planowania na Morzu Bałtyckim, zdefiniowanymi przez grupę VASAB-HELCOM ds. planowania przestrzennego obszarów morskich:

- 1) podejściem ekosystemowym;
- 2) zrównoważonym zarządzaniem przestrzenią morską;
- 3) podejściem ostrożnościowym, w wymiarze ekologicznym, ekonomicznym i społecznym;
- 4) planowaniem dostosowanym do charakterystyki i specyficznych warunków różnych obszarów.

Zgodnie z ustawą z dnia 21 marca 1991 r. o obszarach morskich Rzeczypospolitej Polskiej i administracji morskiej podejście ekosystemowe oznacza, że w zarządzaniu działalnością człowieka spełnione są łącznie następujące warunki:

- 1) wpływ na ekosystem planowanej działalności człowieka jest utrzymywany na poziomie umożliwiającym osiągnięcie i utrzymanie dobrego stanu ekologicznego środowiska;
- 2) zachowana jest zarówno zdolność do prawidłowego funkcjonowania ekosystemu, jak i odporność na zmiany środowiskowe powstałe w wyniku działalności człowieka;
- 3) umożliwiające jest jednoczesne, trwałe i zrównoważone użytkowanie zasobów i usług ekosystemowych przez obecne i przyszłe pokolenia.

Wyrazem uwzględnienia wskazanych powyżej zasad morskiego planowania są ustalone w planie zagospodarowania przestrzennego dla części morza terytorialnego oraz morskich wód wewnętrznych – port morski w Świnoujściu specyficzne dla każdego akwenu zakazy, nakazy i ograniczenia w użytkowaniu. Sformułowane w planie zakazy i ograniczenia mają na celu uniknięcie konfliktu z pozostałymi funkcjami dopuszczonymi w danym akwencie.

Rozstrzygnięcia szczegółowe zostały zdefiniowane w sposób zapewniający na całym obszarze w niezakłócony sposób wykonywanie funkcji funkcjonowania portu lub przystani z ochroną środowiska i przyrody. Wyjątkiem są akwenty o funkcji podstawowej transport, gdzie ochrona środowiska i przyrody jest ograniczona.

W związku z przepisami odrębnymi, akwatoria portowe są obszarami wyłączonymi z wykonywania rybołówstwa komercyjnego.

Zgodnie z ustaleniami szczegółowymi planu, wykonywanie funkcji podstawowych i dopuszczalnych określonych dla poszczególnych akwenów lub ich podakwenów może być ograniczane na podstawie przepisów odrębnych ze względu na konieczność zapewnienia obronności i bezpieczeństwa państwa, bezpieczeństwa życia ludzkiego oraz ochrony środowiska i przyrody.

Podstawą rozstrzygnięć szczegółowych był zebrany materiał planistyczny oraz wnioski złożone przez interesariuszy. Najważniejsze informacje zebrane podczas inwentaryzacji zaprezentowane zostały na rysunku uwarunkowań, stanowiącym integralną część niniejszego załącznika.

Uwzględniając dynamikę zmian zachodzących na obszarach portów w zakresie przystosowywania infrastruktury portowej to potrzeb obsługi różnego typu jednostek pływających, przyjęto w ustaleniach planu formułę dość ogólnych zapisów dla poszczególnych akwenów, nie precyzując np. długości i charakteru wykorzystania nabrzeży, a co za tym idzie, sposobu zagospodarowania akwenu graniczącego z nabrzeżem,

pozostawiając funkcję podstawową jako funkcjonowanie portu, wpisując dopuszczenia i ewentualne ograniczenia, zakazy i nakazy.

Na podstawie szczegółowego rozpoznania terenu i analizy złożonych wniosków, stosownie do § 5 ust. 1 pkt 3 i 6 lit. a oraz § 6 ust. 2 pkt 1 Rozporządzenia, dokonano podziału obszaru opracowania na akweny o następujących funkcjach podstawowych:

- 1) obronność i bezpieczeństwo państwa, o oznaczeniu literowym B;
- 2) funkcjonowanie portu, o oznaczeniu literowym Ip;
- 3) infrastruktura techniczna (I);
- 4) sztuczne wyspy i konstrukcje, o oznaczeniu literowym W;
- 5) turystyka, sport i rekreacja, o oznaczeniu literowym S;
- 6) transport, o oznaczeniu literowym T.

Podczas wydzielania poszczególnych akwenów na rysunku planu i nadawaniu im funkcji w pierwszej kolejności kierowano się zasadą honorowania funkcji, które nie mogą mieć miejsca poza obszarami morskimi i są specyficzne dla tych obszarów (obszary przeznaczone pod transport, obszary wojskowe).

Mając na uwadze powyższe kryterium, wyznaczając granice poszczególnych akwenów w pierwszej kolejności dokonano wydzielenia akwenów o funkcji podstawowej transport (T). Akwenami transportowymi są elementy infrastruktury zapewniającej dostęp do portu o podstawowym znaczeniu dla gospodarki narodowej, obrotnice, oraz pozostałe tory wodne. Akweny te zostały wyznaczone na podstawie Rozporządzenia Ministra Infrastruktury i Rozwoju z dnia 27 maja 2015 r. w sprawie określenia obiektów, urządzeń i instalacji wchodzących w skład infrastruktury zapewniającej dostęp do portu o podstawowym znaczeniu dla gospodarki narodowej (Dz. U. poz. 733).

W dalszej kolejności wyznaczone zostały akweny o funkcji podstawowej obronność i bezpieczeństwo państwa (B). Granice tych akwenów zostały wyznaczone po granicach wodnych obszarów: 1, 2, 3 i 4 Morskiego Portu Wojennego w Świnoujściu, którego lokalizację określono rozporządzeniem Ministra Obrony Narodowej z dnia 7 lutego 2020 r. w sprawie granic Morskiego Portu Wojennego (Dz. U. poz. 303). W akwenach tych zakazano lokalizacji sztucznych wysp, konstrukcji i urządzeń mogących zakłócić realizację zadań z zakresu obronności i bezpieczeństwa państwa.

Wyznaczając granice akwenu o funkcji podstawowej sztuczne wyspy i konstrukcje (SWI.9.W), posługiwano się wnioskiem Zarządu Morskich Portów Szczecin i Świnoujście

S.A. Wniosek ten wskazywał na uwzględnienie konkretnego planowanego przedsięwzięcia – zasypanie Basenu Trymerskiego.

W wyniku wskazania ww. obszarów wyznaczone zostały akweny o funkcji podstawowej funkcjonowanie portu (Ip). Akweny te uwzględniają istniejące i perspektywiczne obszary portu, przeznaczone do wykonywania funkcji portowych (przeładunkowe, postojowe, stoczniowe, produkcyjne, przewozów pasażerskich i inne związane z funkcjonowaniem portu).

Ustalenia szczegółowe planu zagospodarowania przestrzennego odnoszą się do obszarów Natura 2000, obszaru objętego koncesją na poszukiwanie i rozpoznawanie złóż węglowodorów oraz wydobywania węglowodorów ze złóż w obszarze koncesyjnym „Wolin”, poligonów Marynarki Wojennej i innych obszarów wyznaczonych na morskich wodach wewnętrznych na mocy odrębnych aktów prawnych jedynie dla celów informacyjnych w ramach zasad korzystania z akwenu, wynikających z innych aktów i dokumentów normatywnych lub jako szczególnie istotne uwarunkowania korzystania z akwenu.

Na obszarze części morza terytorialnego oraz morskich wód wewnętrznych portu morskiego w Świnoujściu wyznaczono łącznie 22 akweny, o następującej ilości akwenów o funkcji podstawowej:

- 1) T – transport – 4;
- 2) S – turystyka, sport i rekreacja – 2;
- 3) B – obronność i bezpieczeństwo państwa – 4;
- 4) W – sztuczne wyspy i konstrukcje – 1;
- 5) Ip – funkcjonowanie portu – 10;
- 6) I – infrastruktura techniczna – 1.

Nie wydzielono akwenów z funkcją podstawową dziedzictwo kulturowe, ochrona środowiska i przyrody, poszukiwanie, rozpoznawanie złóż kopalin oraz wydobywanie kopalin ze złóż i badania naukowe. Funkcje te wskazano jako dopuszczalne z ograniczeniami wskazanymi w kartach poszczególnych akwenów, w zależności od istniejących uwarunkowań lub potrzeb rozwojowych w ramach poszczególnych akwenów.

Z uwagi na specyfikę planu (obszar portu morskiego) nie wydzielono akwenów o funkcji podstawowej akwakultura, nie wskazano jej też jako funkcji dopuszczalnej. Nie wyznaczono także akwenów o funkcji podstawowej rybołówstwo. Obszary portów, zgodnie

z przepisami odrębnymi, są wyłączone z wykonywania rybołówstwa komercyjnego. Funkcja ta została dopuszczona jedynie w akwenu I (infrastruktura techniczna), który obejmuje morskie wody wewnętrzne, znajdujące się poza granicami portu morskiego w Świnoujściu.

Wznoszenie sztucznych wysp, konstrukcji i urządzeń zostało dopuszczone w akwenach jako dopełnienie innych funkcji, takich jak: transport, funkcjonowanie portu oraz obronność i bezpieczeństwo państwa. Ustalono przy tym ogólne zakazy ich wznoszenia:

- 1) służących do wydobycia węglowodorów;
- 2) utrudniających dostęp do nabrzeży i innych miejsc do cumowania;
- 3) naruszających elementy liniowe infrastruktury technicznej;
- 4) w miejscach zagrażających stateczności budowli hydrotechnicznych;
- 5) w sposób zagrażający bezpieczeństwu żeglugi lub utrudniający utrzymanie właściwych parametrów torów wodnych.

Na akwenach o funkcji podstawowej transport (T) zakazano przy tym lokalizacji sztucznych wysp, konstrukcji i urządzeń, które mogłyby mieć negatywny wpływ na warunki prowadzenia żeglugi bądź utrudniać utrzymanie właściwych parametrów torów wodnych.

Na obszarze planu wyznaczono jeden akwen o funkcji podstawowej infrastruktura techniczna (SWI.18.I). Akwen ten obejmuje morskie wody wewnętrzne – Mulnik, położone poza granicami portu morskiego, przeznaczone na realizację ujęcia wody powierzchniowej dla miasta Świnoujście. W związku z tym, że akwen położony jest poza granicami portu, dopuszczono tu realizację funkcji rybołówstwa.

Ustalając zasady realizacji funkcji dopuszczalnej infrastruktura techniczna, jako podstawową zasadę przyjęto oszczędne korzystanie z przestrzeni – zakaz układania sieci infrastruktury technicznej w sposób rozproszony. Elementy liniowe należy układać w sposób możliwie równoległy do siebie, z zachowaniem minimalnych buforów bezpieczeństwa, wskazanych w warunkach technicznych. Ponadto, dla zapewnienia bezpieczeństwa żeglugi po torach wodnych, ustalono pasy technologiczne wzdłuż projektowanych i istniejących elementów liniowych infrastruktury elektroenergetycznej w poziomie, w których obowiązuje zakaz kotwiczenia (z wyjątkiem kotwiczenia awaryjnego oraz kotwiczenia związanego z pracami instalacyjnymi i serwisowymi).

Ochronę dziedzictwa kulturowego zapewniają zapisy planu wskazujące na wymóg uwzględnienia przepisów odrębnych w zakresie ochrony zabytków oraz odpowiednich przepisów wykonawczych w tym zakresie (odpowiednie zarządzenia Dyrektora Urzędu

Morskiego w Szczecinie). Dotyczą one zwłaszcza obiektów podwodnego dziedzictwa kulturowego, jakim są wraki statków o wartości archeologicznej (stanowisko W-4/2014, akwen SWI.3.Ip). Dla ochrony wraków o wartości archeologicznej przywołano w planie zakaz nurkowania na wraki, zgodnie z odpowiednim zarządzeniem Dyrektora Urzędu Morskiego w Szczecinie. Funkcja ochrona dziedzictwa kulturowego (D) została dopuszczona na obszarze całego planu.

Ponadto akwen SWI.10.S jest elementem zespołu wpisanego do rejestru zabytków: zespół zabudowy dawnej stoczni wraz z nabrzeżami Basenu Północnego – nr rej. A-10. Plan ustala warunki ochrony przedmiotowego obiektu.

Na całym obszarze planu, z wyjątkiem akwenu o funkcji podstawowej T, dopuszczone zostało poszukiwanie lub rozpoznawanie oraz wydobywanie kopalin ze złóż. Na obszarze planu zakazano wznoszenia sztucznych wysp, konstrukcji i urządzeń służących do wydobycia węglowodorów. Ograniczono przy tym realizację infrastruktury służącej do wydobycia węglowodorów do elementów liniowych infrastruktury technicznej wyprowadzających węglowodory na ląd, jak np. rurociągi. Zastosowany w planie zakaz podyktowany był szczególnymi uwarunkowaniami portu. Port jest akwenum zamkniętym, zatem w przypadku wydostania się ropy do wód akwenu, doszłoby do wystąpienia katastrofy ekologicznej o znacznym zasięgu – negatywny wpływ na stan zasobów przyrodniczych (florę i faunę) zarówno w wodzie, jak i na lądzie. W przypadku rozlewu na tor wodny Świnoujście – Szczecin, działania polegające na neutralizacji zanieczyszczeń wymagałyby wyłączenia funkcji transportowej toru wodnego na dłuższy czas. Ponadto Świnoujście jest miastem uzdrowiskowym, dla którego szczególnie cenne jest zachowanie walorów krajobrazowych oraz stanu środowiska w na możliwie najwyższym poziomie. Warunkiem prowadzenia działalności w zakresie poszukiwania lub rozpoznawania złóż węglowodorów oraz wydobywania węglowodorów ze złóż oraz poszukiwania lub rozpoznawania innych kopalin na obszarze planu jest nie powodowanie trudności w wykorzystaniu morskich wód wewnętrznych zgodnie z ich funkcją podstawową.

Zakazując na obszarze planu lokalizacji sztucznych wysp, konstrukcji i urządzeń służących do wydobycia węglowodorów kierowano się „zasadą przezorności”. W przypadku prowadzenia ocen oddziaływania na środowisko, w szczególności na obszary Natura 2000, polega ona na tym, że nierozwiane, racjonalne wątpliwości zawsze interpretuje się „na korzyść środowiska”. Jeżeli nie da się ustalić, czy negatywne oddziaływanie wystąpi, czy też

nie, zakłada się, że wystąpi. Na płaszczyźnie ocen środowiskowych praktycznym wymiarem zastosowania zasady przezorności powinno być odmowa wyrażenia zgody na realizację działań, których skutki są niepewne, niejasne, wątpliwe lub ryzykowne. Kierując się zasadą przezorności wątpliwość, czy dane negatywne oddziaływanie należy uznać za znaczące, czy nieznaczące, rozstrzygnąć należy na korzyść środowiska, przyjmując, że będzie ono znaczące, natomiast wątpliwość, czy dane działania pogorszą integralność obszaru Natura 2000, czy nie odniosą takiego skutku – przyjmując, że pogorszą integralność, itd. Zasada wymaga, aby wszelkie prawdopodobieństwo wystąpienia negatywnych skutków traktować tak, jak pewność ich wystąpienia. Podsumowując, oceniono, iż istnieją przesłanki środowiskowe zakazujące lokalizowanie takich konstrukcji.

Na obszarze planu nie wyznaczono akwenów o funkcji podstawowej pozyskiwanie energii odnawialnej ze względu na przepisy ustawy o obszarach morskich o obszarach morskich Rzeczypospolitej Polskiej i administracji morskiej, zgodnie z którymi na morskich wodach wewnętrznych zakazuje się wznoszenia i wykorzystywania elektrowni wiatrowych. Pozostałych instalacji do pozyskiwania energii odnawialnej na obszarze opracowania nie przewiduje się.

Nie wyznaczono także akwenów o funkcji podstawowej ochrona środowiska i przyrody ze względu na brak tego typu obszarów na obszarze portu. Obszar portu morskiego w Świnoujściu pełni głównie funkcje produkcyjne, przeładunkowe, stoczniowe, postojowe, przewozów pasażerskich oraz inne portowe.

Badania naukowe zostały także wskazane jako funkcja dopuszczalna na wszystkich akwenach, z wyłączeniem akwenów o funkcji podstawowej obronność i bezpieczeństwo państwa. Wśród ograniczeń w ich wykonywaniu, ustalenia szczegółowe kart poszczególnych akwenów wskazują na następujące zakazy ich prowadzenia w sposób:

- 1) naruszający stateczność budowli hydrotechnicznych;
- 2) naruszający elementy liniowe infrastruktury technicznej;
- 3) kolidujący z podstawową funkcją akwenu;
- 4) zagrażający bezpieczeństwu żeglugi.

Na obszarze objętym planem, podstawowym kierunkiem rozwoju jest transport, dla którego wyznaczono następujące akweny o funkcji podstawowej T:

- 1) akwen SWI.2.T, zapewniający bezpieczną żeglugę na polskich obszarach morskich z i do portów o podstawowym znaczeniu dla gospodarki narodowej;



- 2) akwen SWI.4.T, zapewniający dostęp do Portu Zewnętrznego w Świnoujściu, stanowiący akwen o powierzchni 0,12 km<sup>2</sup>;
- 3) akwen SWI.7.T, stanowiący obrotnicę;
- 4) akwen SWI.14.T, stanowiący tor wodny na Starej Świnie, zapewniający obsługę i rozwój portu przy Starej Świnie.

Wśród najważniejszych ograniczeń w korzystaniu z przedmiotowych akwenów wskazuje się na ograniczenia w lokalizacji infrastruktury technicznej. Polegają one na zakazie układania sieci infrastruktury technicznej w sposób rozproszony (należy je układać w sposób równoległy do siebie, z zachowaniem minimalnych buforów bezpieczeństwa, zgodnie z warunkami technicznymi). Dodatkowo wymagane jest układanie nowych elementów infrastruktury technicznej w sposób zapewniający najkrótszy przebieg po akwencie (możliwie prostopadle do linii brzegu i bez załamań kierunku). Ponadto, dla zapewnienia bezpieczeństwa żeglugi po torach wodnych, ustalono pasy technologiczne wzdłuż projektowanych i istniejących elementów liniowych infrastruktury elektroenergetycznej w poziomie, w którym obowiązuje zakaz kotwiczenia (z wyjątkiem kotwiczenia awaryjnego oraz kotwiczenia związanego z pracami instalacyjnymi i serwisowymi). Dla inwestycji związanych z infrastrukturą kanalizacyjną dopuszczono układanie wylotów kolektorów służących do wyprowadzania ścieków lub wód opadowych oraz roztopowych do wód morskich we wszystkich akwenach przylegających do linii brzegowej, z zastrzeżeniem przepisów odrębnych.

Wykonanie funkcji dopuszczalnej związanej z poszukiwaniem i rozpoznawaniem oraz wydobywaniem kopalin (K) jest możliwe na wszystkich akwenach. Ustalono przy tym następujące ograniczenia w zakresie poszukiwania lub rozpoznawania złóż węglowodorów i wydobywania węglowodorów ze złóż:

- 1) zakaz wznoszenia sztucznych wysp, konstrukcji i urządzeń służących do wydobycia węglowodorów;
- 2) zakaz poszukiwania, rozpoznawania i wydobywania kopalin naruszającego elementy liniowej infrastruktury technicznej;
- 3) ograniczenia w realizacji infrastruktury służącej do wydobycia węglowodorów do elementów liniowych infrastruktury technicznej wyprowadzających węglowodory na ląd, jak np. rurociągi.

Wprowadzenie na akwenach T zakazu nurkowania, za wyjątkiem działań ratunkowych i związanych z bezpieczeństwem żeglugi oraz wydobywaniem obiektów zabytkowych i nurkowań związanych z eksploatacją i budową obiektów hydrotechnicznych, podyktowane było zapewnieniem bezpieczeństwa życia i zdrowia ludzi.

Na zdecydowanej większości obszaru portu morskiego w Świnoujściu wyznaczona została funkcja podstawowa Ip – funkcjonowanie portu. Wydzielenie przedmiotowych akwenów miało na celu zapewnienie przestrzeni do realizacji priorytetowych kierunków Polityki Morskiej Rzeczypospolitej Polskiej do roku 2020, tj. rozwoju portów morskich, konkurencyjnego transportu morskiego oraz poprawy bezpieczeństwa i ochrony żeglugi. Funkcjonowanie portu to akweny: SWI.1.Ip, SWI.3.Ip, SWI.5.Ip, SWI.6.Ip, SWI.12.Ip, SWI.13.Ip, SWI.15.Ip, SWI.19.Ip, SWI.20.Ip i SWI.22.Ip. W akwenach tych dopuszcza się budowę nowych elementów infrastruktury portowej i turystycznej przy uwzględnieniu ochrony istniejących już umocnień brzegu, sztucznych wysp i konstrukcji oraz innych budowli hydrotechnicznych.

Na wszystkich akwenach o funkcji podstawowej funkcjonowanie portu dopuszczono działalność związaną z budową, remontem i demontażem (recyklingiem) jednostek pływających pod warunkiem, że działalność ta występuje na lądzie w bezpośrednim sąsiedztwie akwenu.

Na obszarze portów istotną kwestią jest bezpieczne poruszanie się statków (tzw. bezpieczeństwo nawigacyjne). W związku z tym, zgodnie z ustaleniami planu, wszelkie podejmowane w porcie działania nie mogą prowadzić do zmniejszenia widzialności świateł i konstrukcji znaków nawigacyjnych. Dodatkowo w obszarze ochrony wizury znaków nawigacyjnych ustalono zakaz lokalizacji obiektów i świateł mogących przysłaniać znaki nawigacyjne oraz mogących utrudniać widzialność i rozpoznawalność ww. znaków (podakweny 3.1 i 15.1).

W celu zapewnienia ochrony nabrzeży portowych oraz pozostałej infrastruktury portowej, na akwenach o funkcji podstawowej funkcjonowanie portu ustalono ograniczenia w realizacji inwestycji oraz prowadzenia prac związanych z rozbudową i przebudową infrastruktury portowej do sposobów nie zagrażających stateczności budowli hydrotechnicznych. Dodatkowo, na obszarze całego planu, budowa nowych obiektów, rozbudowa, przebudowa i remont obiektów istniejących musi uwzględniać sąsiedztwo z istniejącymi lub projektowanymi obiektami hydrotechnicznymi i liniową infrastrukturą

techniczną oraz być realizowana w sposób zapewniający nienaruszalność i stateczność tych obiektów lub gwarantujący usunięcie ewentualnych kolizji.

W akwencie SWI1.Ip wyznaczony został podakwen 1.1 przeznaczony na rozwój funkcji turystycznej do czasu rozbudowy portu oraz na utrzymanie właściwego stanu systemu ochrony brzegu. Ze względu na rozwój funkcji turystycznych do czasu rozbudowy portu, wskazano na następujące ograniczenia:

- a) we wprowadzaniu nowych elementów infrastruktury turystycznej do sposobów umożliwiających realizację rozbudowy portu,
- b) w tworzeniu kąpielisk oraz miejsc okazjonalnie wykorzystywanych do kąpieli oraz uprawiania rekreacji i uprawiania sportów wodnych, do miejsc niezagrażających bezpieczeństwu życia ludzi.

Akweniem, w którym planowana jest realizacja inwestycji celu publicznego, jest akwen SWI.5.Ip, w którym wyznaczono podakwen 5.1. Służy on realizacji nowego stanowiska przeładunkowego LNG oraz układaniu i utrzymywaniu elementów liniowych infrastruktury technicznej (rurociagi i kable elektroenergetyczne) – infrastruktura przesyłowa LNG. W podakwencie tym ustalone zostały następujące ograniczenia:

- a) układania wielu elementów liniowych infrastruktury przesyłowej w sposób inny niż równoległe do siebie, z zachowaniem odpowiednich buforów bezpieczeństwa, określonych przez inwestora,
- b) krzyżowania elementów liniowych infrastruktury technicznej w sposób inny niż pod kątem 90°, a jeśli nie jest to możliwe ze względów środowiskowych czy technologicznych – w sposób zapewniający oszczędne korzystanie z przestrzeni;

Dodatkowo, w akwencie SWI.5.Ip ograniczono układanie elementów liniowych infrastruktury technicznej związanych z rurociągiem (infrastruktura przesyłowa LNG) poza wydzielonym podakwencem 5.1 do przyczyn środowiskowych i technologicznych.

Ograniczenia w korzystaniu z akwenów o funkcji podstawowej funkcjonowanie portu wprowadzają także zlokalizowane na dnie wód portowych wraki statków. Ze względu na przedmiotowe uwarunkowanie, w akwenach tych zakazano kotwiczenia. Na obszarze akwenu SWI.3.Ip zlokalizowany jest jeden wrak zabytkowy – stanowisko archeologiczne W-4/2014.

Na obszarze portu planowana jest realizacja tunelu drogowego pod cieśniną Świna, łączącego wyspę Wolin z wyspą Uznam (podakwenty 2.1, 12.1 i 13.1). Dla zapewnienia na akwencie osiągnięcia maksymalnej głębokości nawigacyjnej dla wejścia na morze, tj. 17,0 m,

ustalono dla przedmiotowej inwestycji ograniczenia w jego realizacji do sposobów nie powodujących utrudnienia w osiągnięciu ww. głębokości.

Realizacja nowych elementów infrastruktury portowej, zgodnie z ustaleniami planu jest możliwa, jednak wyłącznie w sposób nie zagrażający stateczności budowli hydrotechnicznych.

Jako kolejna istotna funkcja na obszarze portu w Świnoujściu została wyznaczona funkcja turystyka, sport i rekreacja (S). Zasięg przedmiotowych akwenów wynikał z istniejących uwarunkowań obszaru opracowania i terenu sąsiedniego (SWI.8.S i SWI.10.S). Dla akwenów o funkcji podstawowej turystyka, sport i rekreacja ustalone zostało ograniczenie w budowie nowych elementów infrastruktury turystycznej, w tym pomosty, pirsy, slipy, do sposobów nie zagrażających stateczności budowli hydrotechnicznych.

Akwenami, które zapewniają przestrzeń dla realizacji celu zapewnienia obronności i bezpieczeństwa państwa są akweny oznaczone symbolem B – obronność i bezpieczeństwo państwa. Akweny te obejmują morską część obszarów: 1, 2, 3 i 4 wchodzących w skład Morskiego Portu Wojennego Świnoujście. Ze względu na specyfikę pełnionej przez niego funkcji, zasadne było wprowadzenie przede wszystkim zakazu lokalizacji na ich obszarze sztucznych wysp i konstrukcji, mogących zakłócić realizację zadań z zakresu obronności i bezpieczeństwa państwa.

Ze względu na występowanie na obszarze planu poligonów marynarki wojennej wyznaczone zostały podakweny: 13.2, 14.1 i 15.2 (poligon P-39) oraz podakweny: 14.2 i 20.1 (poligon P-40), w których ogranicza się realizację funkcji do sposobów nie zakłócających wojskowej obserwacji technicznej i wzrokowej oraz łączności radiowej. Ponadto w części akwenu SWI.2.T, SWI.4.T i SWI.6.Ip zlokalizowany jest tor podejściowy Marynarki Wojennej.

Na obszarze planu, na wniosek Zarządu Morskich Portów Szczecin i Świnoujście S.A., został wyznaczony akwen W – sztuczne wyspy i konstrukcje. Plan nie wskazuje na zakazy lub ograniczenia w korzystaniu z przedmiotowego akwenu. Jedynym warunkiem jest dopuszczenie poszukiwania, rozpoznawania złóż kopalin i wydobywania kopalin ze złóż, jednak wyłącznie w ramach koncesji nr 9/2017/Ł.